

Die

Eisenbahnlinie

von

Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau.

Von

F. C. Freiherr von Beust,
Königl. Sächs. Oberberghauptmann.

Freiberg.
Verlag von J. G. Engelhardt.
1852.

Vorwort.

Die Eisenbahnlinie, welcher die folgenden Blätter gewidmet sind, ist für das Freiberger Berg- und Hüttenwesen von so ungemeiner Wichtigkeit, daß ich mich jederzeit auf das Lebhafteste dafür interessirt habe. Gleichwohl würde ich, in der Hoffnung, daß ihre große und vielseitige Bedeutung ihr die wünschenswerthe allgemeine Anerkennung von selbst schaffen werde, mich nicht in einer besonderen Denkschrift öffentlich darüber aussprechen, hätte ich nicht in meiner Eigenschaft als stellvertretender Abgeordneter des VIII. städtischen Wahlbezirks zur 2. Kammer der gegenwärtigen Ständeversammlung eine besondere Verpflichtung dafür zu finden geglaubt, insofern der Gegenstand für diesen Bezirk von der folgenreichsten Bedeutung und zugleich in seinen vielfachen berg- und hüttenmännischen Beziehungen mir vielleicht mehr als Anderen bekannt und vertraut ist. Möchte es mir gelingen, die Ueberzeugung erwecken zu helfen, daß die direkte Bahnverbindung von Dresden nach Zwickau im allgemeinen Interesse des Landes so wenig als im provinciellen Interesse entbehrt werden kann! Einer solchen Ueberzeugung wird die Ausführung von selbst folgen!

Freiberg, den 8. Januar 1852.

Der Verfasser.

Wenn man die Landkarte von Sachsen betrachtet und darauf den Lauf der bis jetzt vollendeten und der im Bau begriffenen Eisenbahnen verfolgt, so kann man, wenn man sich besonders der großentheils sehr schwierigen Terrainverhältnisse erinnert, nur mit freudiger Genugthuung auf die Vergangenheit blicken, in der so Großes in einem verhältnißmäßig kurzen Zeitraume zu vollenden, möglich war.

Sicher aber würde man in einen schweren Irrthum verfallen, wenn man dem Wahne sich hingeben wollte, als ob nun Alles gethan und die Zeit zum Ausruhen gekommen sei.

Wenn die gleichmäßige Pflege aller berechtigten und zukunftsvollen Interessen ohne Zweifel überall eine Hauptaufgabe des Staates ausmacht, so tritt diese Aufgabe gerade in kleineren Staaten noch viel entschiedener in den Vordergrund, weil hier nicht, wie in großen Reichen, die nothwendige Verfolgung einzelner, überwiegend großer Zwecke, von denen vielleicht der Lauf der Geschichte bedingt wird, die Vernachlässigung einzelner Interessen und Landestheile entschuldigt und weil umgekehrt in den kleineren Staaten das Bewußtsein, die lokalen Interessen mit größerer Sorgfalt und Gleichmäßig-

keit gepflegt zu sehen, die sicherste Quelle patriotischer, anhänglicher und aufopfernder Gesinnungen ist.

Diesen obersten Grundsatz auf die Eisenbahnen angewendet, wird kein Vernünftiger verlangen, daß, weil in Sachsen gewisse Landestheile und die beiden Hauptstädte des Landes mit diesen Communikationsmitteln in vorzüglicher Weise versehen sind, nun auch alle anderen Landestheile, ohne entsprechende Rücksicht auf die Größe ihrer Bedürfnisse und die muthmaßliche Rentabilität ihnen zuzuführender Bahnen, mit dergleichen versehen werden müßten; aber die Forderung erscheint vollkommen berechtigt, daß wenn, wie zu erwarten, die bis jetzt bevorzugten Gegenden durch den Bahnverkehr einen großen Aufschwung gewinnen, die Frage mit der äußersten Gründlichkeit untersucht werde, wo in den übrigen Landestheilen noch berechtigte Bahnbedürfnisse vorhanden sind, und daß man klar erkannten Bedürfnissen dieser Art sobald als möglich gerecht werde.

Das entgegengesetzte Verfahren könnte unausbleiblich nur ein, in seinen Consequenzen höchst bedenkliches, Verkümmern solcher Gegenden zur sicheren Folge haben, um so bedenklicher, je dichtbevölkerter diese Gegenden sind und je mehr ihre Bewohner auf wesentlich andere als rein landwirthschaftliche Beschäftigungen sich angewiesen sehen. Darüber aber, daß in einem Lande, dem, mit einziger Ausnahme der Elbe, alle und jede Wasserstraßen versagt sind; nur Eisenbahnen eine zeitgemäße Basis jeder industriellen Thätigkeit im weitesten Sinne des Wortes zu schaffen vermögen, wird heute Niemand mehr streiten wollen.

Sachsen hat bei der Eigenthümlichkeit seiner inneren Verhältnisse und seiner geographischen Lage zwei Haupt-

gesichtspunkte für die Eisenbahnen festzuhalten: einmal die höchstmögliche Belebung seiner produktiven Thätigkeit, wobei die Zufuhr der Steinkohlen — dieses unzweifelhaft größten Nationalschatzes — die Hauptsache ist, dann aber die kürzeste Verbindung der großen deutschen und europäischen Bahnlinien, welche in seinem Innern sich kreuzen, damit es in allen Richtungen der Centralpunkt des continentalen Verkehrs bleibe. Daß diese beiden Gesichtspunkte hier gleichzeitig zur Geltung gelangen können, ist ein großes Glück für das Land, weil dadurch die höchste Rentabilität der Bahnen vermittelt und die, in den Terrainverhältnissen begründete, große Kostspieligkeit der Anlagen überwunden wird.

Welches ist nun in den angedeuteten beiden Beziehungen die gegenwärtige Sachlage?

Wir finden die Bahnlinien von Berlin und von Warschau nach dem Bodensee und beziehendlich nach Frankfurt a. M. und Paris, d. h. die Hauptstraßen von Europa, zwischen Chemnitz und Zwickau unterbrochen und nirgends noch einen Anfang gemacht für die Zufuhr der Steinkohlen nach den hauptsächlichsten Industriebezirken. Unter solchen Umständen kann wohl kaum ein Zweifel obwalten, daß bis zur wirklichen Vollendung des Bahnsystems noch wesentliche Lücken auszufüllen sind. In der That, die Gefahr, einen sehr bedeutenden Theil des Durchgangsverkehrs zu verlieren und dadurch namentlich auch die bereits bestehenden Staatsbahnen empfindlich benachtheiligt zu sehen, liegt gar nicht fern. Es bedarf nur der Bahnen von Aussig nach Eger und von Weimar über Rudolstadt nach Culmbach, um Sachsen vollständig zu umgehen; jene Bahnen aber sind schon öfters Gegenstand der öffentlichen Besprechung gewesen

und durch die inneren Verhältnisse der betreffenden Gegenden so sehr motivirt, daß man an ihrer früheren oder späteren Erbauung nicht zweifeln kann. Man hat deshalb in Sachsen alle Ursache, einer solchen Concurrenz in Zeiten zuvorzukommen und sich nicht mit der sehr trügerischen Hoffnung einzuwiegen, daß ja bei großen Entfernungen auf einen Eisenbahnumweg von 6 oder 8 Meilen nicht viel ankomme!

Rücksichtlich des inneren Verkehrs dürfte man aber wohl ohne Ausnahme darüber einverstanden sein, daß die Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau ein Bedürfniß ersten Ranges ist, und daß der diesfallsige Bahntrakt sowohl durch die Größe jenes inneren Verkehrs als durch die in ihm liegende Vollendung einiger der wichtigsten europäischen Linien seine reichliche Verzinsung finden wird.

Weit entfernt übrigens, das Interesse bestehender Staatsbahnen zu gefährden, kann er denselben unbedingt nur Vortheil bringen. Wenn nämlich allerdings ein Theil des Verkehrs von der Linie Werdau-Leipzig dadurch auf die Linien Werdau-Zwickau und Chemnitz-Riesa übergehen wird, so muß es in der Hauptsache doch gleichgültig sein, ob hier oder dort 10 Meilen bestehender Staatsbahnen befahren werden; aber neben dieser Verkehrsverlegung von einer Staatsbahn auf die andere, liegt es auf der Hand, daß die Frequenz der Chemnitz-Risaer Bahn durch die Fortsetzung bis Zwickau und ebenso diejenige der sächsisch-baierschen Bahn durch die direkte Verbindung mit Chemnitz sehr wesentlich gefördert werden muß. Im Uebrigen ist bereits jetzt der Verkehr auf der sächsisch-baierschen Bahn so großartig und wird voraussichtlich noch einen so gewaltigen Umfang bekommen, daß es vielleicht sogar

erwünscht sein kann, denselben etwas erleichtert zu sehen. Würde sonach durch Herstellung der Bahn von Chemnitz nach Zwickau im Betreff des inneren sowohl als des auswärtigen Verkehrs unverkennbar ein großer Schritt vorwärts geschehen und, wie man jetzt wohl allgemein zugiebt, die Lebensfähigkeit der Chemnitz-Riesaer Bahn erst begründet werden, so ist gleichwohl dadurch allein den vorhandenen Bahnbedürfnissen noch keineswegs abgeholfen.

Dann erst wird die Isolirung des gesammten östlichen Erzgebirges mit den Kohlenwerken und der Industrie des Plauischen Grundes, dem uralten und dabei täglich an Bedeutung zunehmenden Freiberger Silberbergbau und den dicht bevölkerten, wichtigen Industriebezirken der Gegend von Sayda, Olbernhau, Lengenfeld, Zschopau, Augustusburg und Oederan recht schneidend hervortreten, während gleichzeitig die Hauptstadt und die von ihr östlich und südlich gelegenen Landestheile in ihrem Verkehr mit dem größten Theile des Landes auf einen Umweg von 4 Meilen und einen, zu manchen Zeiten möglicherweise sehr unsicheren, Elbübergang verwiesen bleiben. In der That, es ist kein kleiner Gegenstand, um den es sich hierbei handelt. Man kann annehmen, daß ein Bezirk von mindestens 30 □ Meilen mit beiläufig 200,000 Einwohnern, als dessen ungefähre Grenzpunkte etwa Dresden, Altenberg, Marienberg, Schellenberg und Rossen anzusehen sein dürften, in seinen wichtigsten Verkehrsbeziehungen von der Benutzung der Eisenbahnen so gut als gänzlich ausgeschlossen ist. Um den Nachtheil dieser Isolirung richtig zu würdigen, muß man sich die concreten Verhältnisse klar machen. Es ist früher einmal bei Gelegenheit landständischer Verhandlungen über das

Eisenbahnwesen der Grundsatz aufgestellt worden, es möge kein irgend bedeutenderer Ort im Lande über eine gewisse Anzahl Meilen von einer Eisenbahn entfernt bleiben. Was mit einem solchen allgemeinen Grundsatz erreicht werden soll, ist schwer abzusehen. Die Eisenbahnen sind keine Modesache, sondern Ausdruck und Befriedigung positiver, dringender Bedürfnisse; was kann also einem Orte damit gedient sein, wenn er sich innerhalb der normalmäßigen Meilenzahl von irgend welcher? Eisenbahn befindet, deren Richtung für ihn vielleicht gar keinen Werth hat, während er mit der, für seine ganze Existenz dringend benöthigten, Kohlenzufuhr aus 2 oder 3 Meilen Entfernung auf das theuerste Frachtfuhrwerk verwiesen bleibt! Oder würde nicht z. B. für die Kohlenwerke im Plauischen Grunde eine direkte Bahnverbindung mit der Elbe bei Dresden viel wichtiger sein als alle, von Dresden auslaufende Bahnen? Gerade in dem obenbezeichneten, östlichen Theile des Erzgebirges liegen überall die positivsten Bedürfnisse unmittelbarer Eisenbahnverbindung vor, wobei auf einige Meilen mehr oder weniger sehr viel ankommt; die Isolirung ist daher vollständig, so lange nicht direkte Abhülfe geschafft wird.

Von gleichem Gewicht ist der Nachtheil, den die obenangedeutete Verbindung von Dresden mit Chemnitz und dem ganzen westlichen Gebirge und Voigtland auf einem Umwege von 4 Meilen (über Riesa anstatt über Freiberg) mit sich bringt. Wenn man von Petersburg nach Moskau oder von Paris nach Straßburg auf der Eisenbahn 4 Meilen umfährt, so mag darauf wenig ankommen; wo aber die durchschnittliche Entfernung überhaupt nur etwa 10 Meilen und die größte höchstens 20 Meilen beträgt, da ist allerdings ein solcher Umweg höchst

beklagenswerth und hebt einen großen Theil des Nutzens wieder auf, den die Eisenbahn überhaupt gewährt. Man denke in dieser Hinsicht beispielsweise nur an den Verkehr von Leipzig nach Thüringen über Halle, um ein Bild zu erhalten von dem Zustande, den man für die Eisenbahnverbindung in dem größten Theile von Sachsen geschaffen haben wird! Beiläufig sind es einerseits etwa 700,000 Menschen auf 100 □ Meilen (ungefähr der Zwickauer Kreisdirektionsbezirk) und andererseits etwa 500,000 Menschen in Dresden, der Oberlausitz und den oberen Elbgegenden, zusammen also nahe ⅔ der ganzen Staatsbevölkerung, die man in allen ihren gegenseitigen Verkehrsbeziehungen zu einem Umwege von 4 Meilen nöthigt. Macht man für diesen Verkehr nur die sehr mäßige Annahme von 200,000 Personen und 2 Millionen Centnern, so beträgt dies jährlich etwa 160,000 Thlr., welche ganz umsonst ausgegeben werden, abgesehen von den damit verknüpften Zeitverlusten und abgesehen davon, daß, eben wegen der stattfindenden Verkehrsvertheurung, eine Menge außerdem möglicher Geschäfte unterbleiben müssen.

Endlich — und dies ist, wie oben gezeigt worden, eine Rücksicht von Belang — trifft jener Umweg auch die ganze Linie von Warschau nach dem Bodensee und beziehendlich nach Frankfurt und Paris. Dieser Nachtheil wird so lange einflußlos bleiben, als keine Concurrenzbahn existirt, aber auch sofort in aller Stärke hervortreten, sobald eine solche da ist. Nur der gerade Weg von Dresden über Freiberg nach Chemnitz schließt für den Verkehr zwischen Schlesien und Baiern jede Concurrenz aus, mag nun eine Bahn im Egerthale zu Stande kommen oder nicht.

Man mag also die Sache betrachten von welcher Seite man will: nach allen Richtungen stellt eine Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz sich als höchst nützlich, ja als unerläßlich dar, sofern nur überhaupt von einem Eisenbahnsystem in Sachsen die Rede sein soll.

Ist es unter solchen Umständen noch erforderlich, dem Einwurfe zu begegnen, als könne eine solche Bahn die Rentabilität der Chemnitz-Riesaer gefährden? Ob man bei der Wahl dieser letzteren Linie einen Misgriff begangen oder nicht, wird die Zukunft lehren. Ist es geschehen, so hat das ganze Land, dessen Vertreter ausdrücklich die Concessionirung und zuletzt den Staatsbau dieser Bahn gutgeheißen haben, die desfallsige Calamität zu tragen; am Allerwenigsten aber würde der Fehler — wenn ein solcher geschehen ist — dadurch gut gemacht werden, daß man ihn durch Nichtausführung des als nützlich und dringlich Erkannten zu verdecken suchte, abgesehen von der Ungerechtigkeit, einen Landestheil deshalb für alle Zeiten strafen zu wollen, weil man seine Interessen zu rechter Zeit nicht gebührend berücksichtigt gehabt hätte.

Müßte schon der Gedanke einer solchen Absicht Seiten der sächsischen Staatsverwaltung entschieden zurückgewiesen werden, so ist es auch noch keineswegs als ausgemacht zu betrachten, daß die Chemnitz-Riesaer Bahn — allemal unter der Voraussetzung ihrer Fortführung bis Zwickau — das aus Staatsmitteln auf sie verwendete Kapital nicht sollte verzinsen können, auch wenn sie die höchst unnatürliche Bestimmung verliert, den Verkehr zwischen Chemnitz und Dresden zu vermitteln. Diese Bahn bildet einen Bestandtheil einer der wichtigsten deutschen Bahnlinien von Stettin nach Friedrichshafen und München und führt durch eine sehr wohlhabende, zum Theil aus-

gezeichnet schöne Gegend, welche in industrieller Hinsicht noch gar nicht erschlossen ist. Es läßt sich daher sehr wohl denken, daß daselbst unter dem Einfluß der Bahn, mitten zwischen den Zwickauer Kohlenschächten und der Elbe, nach und nach manche wichtige Industrie zur Entwickelung kommen kann.

So wird, um nur Einiges zu erwähnen, die Bahn für die Wiederaufnahme des, zufolge alter Traditionen und selbst neuerer Erfahrungen wahrscheinlich höchst bedeutenden, alten Silber=, Kupfer- und Bleibergbaues zwischen Frankenberg und Mittweida von großem Nutzen sein; ebenso kann dadurch vielleicht Gelegenheit gegeben werden, daß die vortrefflichen Mittweider Thone in größeren Potteries, ähnlich wie in England, verarbeitet werden. Auch die berühmten Rochlitzer Steinbrüche könnten, besonders wenn man sie durch eine, wahrscheinlich ohne alle Schwierigkeit herzustellende, Pferdebahn anschließen wollte, einen sehr bedeutenden Ausfuhrartikel für Dresden, Magdeburg, Leipzig, Berlin und Hamburg liefern. Läßt sich auch in allen diesen Beziehungen ein bestimmtes Ergebniß erst von der Zukunft erwarten, so dürfte doch jetzt schon soviel mit ziemlicher Gewißheit anzunehmen sein, daß die Linien „Chemnitz=Riesa“ und „Chemnitz=Freiberg=Dresden“ einander keineswegs nothwendig auszuschließen brauchen, wie man beim ersten Blick wohl annehmen könnte.

Es erübrigt jetzt, den Nutzen und die darauf begründete, muthmaßliche Rentabilität der Bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz näher nachzuweisen.

Diese Bahn ist bekanntlich auf Kosten der Staatsregierung in den Jahren 1847—48 durch den Oberingenieur Krausch vermessen und veranschlagt worden, welcher

die Ergebnisse seiner Arbeit in einer eigenen Schrift: „Projection einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz" (Leipzig 1849) veröffentlicht hat.

Indem wir hier den Trakt von Dresden bis Freiberg ganz in der dort projectirten Weise beibehalten, glauben wir für die Linie von Freiberg nach Chemnitz uns mehr der Ansicht zuneigen zu müssen, nach welcher die Bahn von Freiberg über Brand in der Richtung nach Großhartmannsdorf, Eppendorf und dem Zschopauthale bei Plaue sowie von da über Wiesa in der Nähe des Zeisigwaldes nach Chemnitz zu führen sein würde, eine Linie, deren Ausführbarkeit vor mehreren Jahren durch ein, unter der Leitung des Herrn Prof. Weisbach in Freiberg ausgeführtes Nivellement nachgewiesen worden ist.*) Werden auch, wie vorauszusehen, die Steigungsverhältnisse hier etwas ungünstiger ausfallen als bei der Krauschischen Linie über Frankenberg, so erscheint dagegen der volkswirthschaftliche Nutzen und somit die Rentabilität der Bahn in dieser Richtung weit bedeutender,

*) Der Freiberger Bahnhof, welchen Krausch auf der Westseite der Stadt, an der Rossener Chaussee, projectirt hatte, müßte solchenfalls auf der Ostseite, an der Dresdener Chaussee, angelegt werden. Die Bahn, oberhalb der Altväter Brücke das Muldenthal an dem vortheilhaftesten Punkte überschreitend, würde auf dem rechten Gehänge des Münzbachthales in gerader Linie über Freiberg bis in die Nähe von Großhartmannsdorf ohne alle Terrainhindernisse zu führen sein. Vom Freiberger Bahnhofe aus ließen sich mit großer Leichtigkeit an dem Gehänge des Muldenthales hinab Seitenbahnen nach der Muldner und Halsbrückner Hütte abzweigen und ebenso könnten von einer, nahe bei Berthelsdorf anzubringenden, Haltestelle Seitenbahnen nach Brand und den zahlreichen dortigen Gruben ohne alle Schwierigkeit abgezweigt werden. Diese, lediglich für einen lokalen Zweck bestimmten, Zweigbahnen könnten füglich dem Berg- und Hüttenwesen zur Anlage und zum Betrieb überlassen werden.

besonders wenn man die Absicht verfolgen will, dem eigentlichen Gebirge dadurch zu Hülfe zu kommen. Während nämlich durch die, weiter südwärts zu führende, Bahnlinie das dichtbevölkerte, höhere Gebirge mit seinen ansehnlichen Forsten und den bedeutenden Fabriketablissements der Gegend von Oederan und Plaue unmittelbar getroffen wird, dürfte die Linie von Freiberg nach Frankenberg der Chemnitz-Riesaer Bahn in einer, für beide Bahnen unvortheilhaften, Weise nahe kommen. Etwas Anderes wäre es gewesen, wenn man, wie Krausch wollte, den schwierigsten Trakt der Chemnitz-Risaer Bahn dadurch hätte umgehen wollen. Kunstbauten von Bedeutung dürften übrigens auf der hier projectirten Linie, mit Ausnahme der (mäßig hohen) Ueberbrückungen des Flöhe- und des Zschopauthales, nicht vorkommen.

Verfolgt man den ganzen Lauf der Bahn in der hier angedeuteten Richtung von Dresden über Freiberg nach Chemnitz, so stößt man Schritt für Schritt auf die bedeutendsten gewerblichen, berg- und hüttenmännischen, forst- und landwirthschaftlichen Interessen und es darf zugleich im Hinblick auf die deutsche und europäische Bedeutung dieser Linie, ohne Uebertreibung behauptet werden, daß es nur sehr wenige Bahnen in Deutschland geben wird, welche eine so starke Frequenz aufzuweisen haben, als hier in Aussicht steht.

Man braucht in dieser Beziehung nur den jetzigen Verkehr auf der Chaussee in's Auge zu fassen, der, obwohl ihm durch die Bahnverbindung von Zwickau über Leipzig nach Dresden schon wesentlicher Abbruch geschehen ist, dennoch ohne allen Zweifel den Verkehr zwischen Leipzig und Dresden, einschließlich der Meßzeiten, vor Eröffnung der Eisenbahn, wesentlich übersteigt.

Von Dresden ausgehend ist das erste große Interesse, dem man begegnet, der Transport der Steinkohlen nach der Elbe. Bedenkt man, welche enormen Massen hier zu transportiren sind und wie der Preis der Kohlen durch den jetzigen, verhältnißmäßig sehr kostbaren Transport bis zum Einschiffungsplatze vertheuert wird, so kann man kaum begreifen, daß hier nicht längst eine Eisenbahn im Gange ist, besonders wenn man erwägt, daß gerade die Königl. Werke zunächst den größten Nutzen von einer solchen haben würden und daß überhaupt alle Kohlenwerke des Plauischen Grundes die dringendste Veranlassung haben, sich wohlfeilere Abfuhrwege zu verschaffen, um die Concurrenz erfolgreich bestehen zu können.

Aber auch für den Kohlenvertrieb nach der Freiberger Gegend und höher hinauf müßte die Bahn den Dresdener Kohlenwerken den wesentlichsten Nutzen schaffen, denn der Verbrauch würde in höchst ansehnlicher Weise zunehmen. Sollte auch alsdann die Concurrenz der Zwickauer Kohlen weiter als jetzt sich erstrecken, so wird dies doch vorzugsweise nur auf häusliche Feuerungen, wo man selbst schon einer gewissen Bequemlichkeit Opfer bringt, der Fall sein; denn für technische Zwecke stehen die besseren Sorten der Dresdener Kohlen den Zwickauern nicht nach. Rücksichtlich der Kokeslieferungen für die Eisenbahnen könnte aber gerade die wohlfeile Zufuhr der so äußerst billigen, klaren Ruskohle von Zwickau das Mittel werden, dergleichen Lieferungen von den Werken des Plauischen Grundes wieder in großem Maßstabe bewirken zu lassen, indem durch einen angemessenen Zusatz von jenem Material ein weit reinerer Kok erzielt werden würde.

Die Industrie im Plauischen Grunde selbst, obschon nicht unbedeutend, ist doch bis jetzt nur ein äußerst schwaches Abbild derjenigen, die man unter ähnlichen Verhältnissen — große Kohlenwerke in der Nähe einer großen Stadt, eines schiffbaren Stromes und vieler Eisenbahnen — anderwärts zu finden gewohnt ist. Dies rührt daher, daß keine Eisenbahn, kein Kanal jenes von der Natur so reich ausgestattete Thal befruchtet, aus dessen engen Felsenwänden nur eine, in vielen Zeiten des Jahres kaum zu erhaltende Chaussee sich hinaus windet. Tharandt, sollte es auch in gewerblicher Hinsicht vielleicht keine große Bedeutung erlangen, würde seiner allerwärts bekannten Naturschönheiten wegen eine höchst ergiebige Quelle der Personenfrequenz werden und vielleicht in seiner Nähe eine Anzahl Villen entstehen sehen, als Landaufenthalt wohlhabender Städter.

Von hier aus berührt die Bahn in ihrem Laufe über Mohorn nach Freiberg einerseits den Tharandter Wald mit seiner massenhaften Ausfuhr von Nutzholz und Werkstücken (Grüllenburg, Niederschöna), andererseits eine bedeutende Zahl großer und wohlhabender Dörfer und nimmt bei Oberreinsberg (Wolfsgrün) mit Hilfe einer, etwa 1½ Stunden weit von Obereula heranzuführenden, Chaussee, den ganzen Verkehr von Nossen und dessen reicher Umgegend auf.

Im höchsten Maße großartig aber würden die Ergebnisse der Bahn für den Freiberger Berg- und Hüttenbetrieb sein. Erwägt man, daß jetzt schon die Fuhrlöhne nur für Kokes und Steinkohlen bei dieser Branche jährlich mindestens 75000 Thlr. betragen, abgesehen von den vielerlei anderen Frachtartikeln, so erscheint diese Ziffer allein schon der ernstesten Aufmerksamkeit werth; aber

mit vollem Rechte darf behauptet werden, daß es an jedem Maßstabe für die Ausdehnung fehlt, deren der berg- und hüttenmännische Güterverkehr durch die Bahn fähig werden würde. Bedenkt man, welche Massen armer Schmelzgüter durch die wesentlich ermäßigte Kohlenanfuhr erst verarbeitungswürdig werden würden und wie viele, schwerwiegende Bergwerksprodukte durch die Bahnbenutzung erst in den Verkehr gelangen könnten, wie endlich der Bergbau für die Benutzung der Dampfkraft ein unübersehbares Feld bietet, so läßt sich nur soviel sagen, daß eine sehr bedeutende Steigerung des jetzigen Frachtumfanges beim Berg- und Hüttenbetriebe und gleichzeitig eine außerordentliche Entwickelung dieses letzteren durch die Bahn unfehlbar hervorgerufen werden würde, daß es aber für die Grenze dieser Steigerung keinerlei Anhalten giebt. Liegt in einer so mächtigen Belebung des Berg- und Hüttenwesens allein schon eine höchst dringende Veranlassung für Freiberg', den Besitz dieser Bahn lebhaft zu wünschen, so kann dieselbe aber auch auf das Wohlbefinden der Stadt und ihrer Umgebung im direkten Wege nur höchst vortheilhaft einwirken. Die bedeutende Ermäßigung in den Preisen der Steinkohlen, des Torfes, des Bauholzes, des Kalkes, der Ziegeln und Werkstücken, welche durch die Bahnverbindung mit dem Tharandter Walde und Plauischen Grunde einerseits und mit der Gegend des oberen Flöhethals andererseits bewirkt werden würde, müßte, ebenso wie die wohlfeilere Getreidezufuhr, einen höchst wohlthätigen Einfluß auf die ganze materielle Existenz dieser Stadt ausüben, bedeutend genug, um allein schon alle, mit der Bahn möglicherweise verbundenen Nachtheile zu überwiegen, während die so sehr erleichterte Verbindung mit Dresden und

seiner schönen Umgegend für eine, auf höchst sterile Umgebungen verwiesene, immerhin schon ziemlich bedeutende städtische Bevölkerung denn doch auch nicht gleichgiltig sein kann. Worin aber, darf man billig fragen, können denn möglicherweise überhaupt die, von manchen Seiten vielleicht befürchteten Nachtheile der Bahn für das städtische Gewerbsleben bestehen? Von einer Schmälerung der sogenannten Straßennutzung an durchpassirenden Reisenden und Frachtfuhrleuten kann selbstverständlich nicht die Rede sein, da diese mit dem Inslebentreten der Chemnitz-Riesaer Bahn zum allergrößten Theile ohnedies wegfallen wird; vielmehr ist nur erst von einer Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn eine Wiederbelebung in dieser Beziehung zu erwarten, denn wenn auch der größte Theil der Reisenden und Waaren ohne Aufenthalt durchpassiren wird, so könnte es dagegen nicht fehlen, daß die Eisenbahn während des Sommers eine Menge von Fremden zuführen würde, um die bergmännischen Merkwürdigkeiten Freibergs zu sehen und daß der, mit dem höheren Erzgebirge hergestellte, lebhafte Verkehr eine sehr wohlthätige Rückwirkung auf Freiberg, als natürliche Provincialhauptstadt, ausüben müßte.

Bleiben somit nur gewisse Handwerksinteressen und diejenigen des Kleinhandels übrig, für welche eine Schmälerung durch die Eisenbahn allenfalls denkbar wäre, so wird eine solche sicherlich nur da eintreten, wo jene Interessen ihre Existenz von der Verbürgung eines unzeitgemäßen Zustandes abhängig machen wollen; an sich liegt nicht der mindeste Grund vor, weshalb Handwerksbetrieb und Lokalhandel an einem Orte, wie Freiberg jetzt schon ist und durch den, von der Bahn bedingten, gewaltigen Aufschwung des Bergbaues, sowie seine Verbindung mit

einer ausgedehnten, dichtbevölkerten und keineswegs unbemittelten Umgegend in weit erhöhtem Grade werden müßte, nicht sehr gut sollte bestehen können. Hat man doch nicht davon gehört, daß man sich in Zwickau oder Bautzen die Bahn um solcher Besorgnisse willen verbeten hätte, obwohl der letztere Ort wenigstens ohne allen Vergleich weniger bei einer Bahnverbindung interessirt sein kann als Freiberg!

Wir betreten jetzt, von Freiberg aus in die Gegend von Großhartmannsdorf uns wendend, ein Gebiet, für welches man auf den ersten Blick vielleicht nur einen sehr mäßigen Nutzen von der Bahn erwarten dürfte; aber bei näherer Beleuchtung stellen sich auch hier sehr bedeutende Interessen heraus, welche die Aufmerksamkeit lebhaft in Anspruch nehmen. In erster Linie stehen wiederum die Steinkohlen, deren höchst beträchtlich ermäßigter Bezugspreis nicht nur eine große Wohlthat für eine ansehnliche Bevölkerung werden, sondern dem gewerblichen Leben im weiten Kreise, bis in die böhmischen Grenzthäler hinein, ein frischeres Leben einhauchen würde. Hiernächst bildet in jenen Gegenden die Fabrikation der Holzwaaren, von den leichtesten Spielsachen bis zu den umfänglichsten Stellmacher= und Geschirrarbeiten, einen ebenso ausgebreiteten als wichtigen Industriezweig, dessen möglichst naher Anschluß an die Bahn unfehlbar von großem Vortheil sein müßte. Für die ausgedehnten Staats= und Privatwaldungen, die sich von der Bahn fast ununterbrochen bis an die böhmische Grenze hinaufziehen, würde die Bahn nach beiden Richtungen — Freiberg und Chemnitz — einen höchst willkommenen Abzugscanal bilden und ihnen dadurch einen wesentlich erhöhten Werth geben; endlich aber wäre auch,

für diese Gegenden insbesondere, die Gelegenheit der wohlfeilen Getreidezufuhr zu manchen Zeiten sehr hoch anzuschlagen, während für manche landwirthschaftliche Produkte — z. B. Hafer — die erleichterte Abfuhr wesentlichen Nutzen gewähren könnte.

Einer der wichtigsten Punkte der Bahnlinie, wie solche hier in der Fortsetzung bis Chemnitz gedacht ist, liegt zwischen Oederan und Schellenberg, da wo sie die Thäler der Flöhe und Zschopau, nahe oberhalb ihrer Vereinigung, überschreitet. Denn nicht allein, daß man sich hier der gewerbreichen Stadt Oederan bis auf ungefähr ¾ Stunden Entfernung nähert und in den genannten beiden Thälern viele sehr bedeutende Fabrikanlagen berührt, so faßt man damit auch die dicht bevölkerten, ausgedehnten oberen Flußgebiete dieser Thäler auf 4 bis 6 Meilen Länge bis zur südlichen Landesgrenze, so daß dieselben demnächst mit Hilfe guter Thalchausseen oder Pferdeeisenbahnen vollständig in den Verkehr gezogen werden können.

In der, bis jetzt vielleicht kaum zum 6ten Theil benutzten, Wasserkraft dieser Thäler schlummert noch ein höchst ansehnlicher Nationalschatz, der aber nur dann erst verwerthbar wird, wenn jene Gegenden auf möglichst direktem Wege in den großen Verkehr gezogen werden.

Auf dem Trakte von Plaue nach Chemnitz bietet sich noch ein Objekt dar, welches durch die Bahn zu großer Bedeutung erhoben werden und, in unmittelbarer Wechselwirkung, dem Bahnverkehr sehr ansehnliche Transportmassen zuwenden könnte: die großen Thonsteinbrüche im Zeisigwalde bei Chemnitz. Bekanntlich liefern dieselben ein, seiner leichten Bearbeitbarkeit und seines gefälligen Aeußeren wegen sehr beliebtes Material für viele

gewöhnliche und ornamentale Gegenstände der Architektur und des hauswirthschaftlichen Bedarfs, wie Wassertröge, Thür- und Fensterstöcke u. dergl. und würden daher jedenfalls in dem weiten, durch die Bahn nach Westen und Osten eröffneten, Verbrauchskreise solcher Artikel eine höchst belebende Abnahme finden, da in der That in dem ganzen berührten Distrikte fast kein Bau vorkommt, bei welchem nicht schon jetzt von diesen Thonsteinen, namentlich zu Fenster- und Thürgewänden, Gebrauch gemacht wird.

Diese wenigen Andeutungen werden hoffentlich genügen, um von dem ebenso großartigen als vielseitigen, volkswirthschaftlichen Nutzen der Bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz ein Bild zu geben, womit zugleich der Nachweis einer höchst bedeutenden Frequenz des Bahnverkehrs geliefert sein möchte.

Die Kosten der Anlage sind in der oben angeführten Schrift von Krausch S. 26. inclus. der Seitenbahnen nach den Kohlenwerken im Plauischen Grunde zu 6064211 Thlr. 20 Ngr. 2 Pf. speciell veranschlagt worden. Setzen wir dafür, obwohl wir nicht annehmen zu dürfen glauben, daß die Linie von Freiberg über Großhartmannsdorf nach Chemnitz theurer kommen werde, als die von Krausch projectirte, der Sicherheit wegen 7 Millionen, so erscheint auch diese Summe noch keinesweges so hoch, um nicht eine gute Verzinsung derselben erwarten zu dürfen.

Krausch hat die Totaleinnahme der Bahn S. 29. zu 496760 Thlr. — — berechnet. Hierbei sind allerdings die Frachtsätze bei mehreren Artikeln, namentlich bei den Steinkohlen, unbedingt zu hoch gegriffen, dagegen erscheint die angenommene Höhe des Personen- und Güterverkehrs jedenfalls zu niedrig und man wird, unter Zu-

grundelegung vielfacher Erfahrungen von anderen Bahnen, gewiß nicht zu hoch rechnen, wenn man die Bruttoeinnahme pro Bahnmeile auf jährlich 50000 Thlr. veranschlagt, was auf 11⁷⁄₁₀ Meilen Länge der Hauptbahn 585000 Thlr. giebt. Nimmt man hiervon 60% Reinertrag an, so erhält man 351000 Thlr. oder reichlich

5%

Zinsen.

Druck von Friedrich Ries in Leipzig.

In demselben Verlage sind ferner erschienen:

Beust, F. C. Freiherr von, Königl. Sächs. Oberberghauptmann, die Eisenbahnverbindung zwischen Zwickau und dem Obererzgebirge als Mittel gegen den Verfall der dasigen Eisenindustrie. Zweiter unveränderter Abdruck. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— über die Entwickelungsfähigkeit des Freiberger Silberbergbaues und die Ursachen, welche diese Entwickelung früher zurückgehalten haben. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— über den gegenwärtigen Zustand und die Aussichten beim sächsischen Silberbergbau mit Rücksicht auf den Entwurf eines neuen Berggesetzes. gr. 8. geh. 5 Ngr.

Ueber die Nothwendigkeit, den Eisenbahnen eine allgemeine Anwendung zu verschaffen, und die Möglichkeit, dieß durch Pferdeförderung zu thun. Von M. F. G. gr. 8. geh. 6 Ngr.